

Regeling voorkoming verontreiniging door schepen

Regeling van 12 december 2006, nr. HDJZ/SCH/2006-1945, Hoofddirectie Juridische Zaken, houdende nadere regels ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Regeling voorkoming verontreiniging door schepen)

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Gelet op de artikelen 1, tweede lid, 8, 11, 15, 32, 35, 38 van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen, artikel 2 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen, artikel 13, derde lid, 14, tweede lid, en 30 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, alsmede op de in artikel 1 van deze regeling genoemde richtlijnen en verordeningen;

Besluit:

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

- besluit: Besluit voorkoming verontreiniging door schepen;
- richtlijn 94/25/EG: richtlijn nr. 94/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 16 juni 1994 inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de Lid-Staten met betrekking tot pleziervaartuigen (PbEG L 164);
- richtlijn 96/98/EG: richtlijn nr. 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997, L 46);
- richtlijn 1999/32/EG: richtlijn nr. 1999/32/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG (PbEG L 121);
- richtlijn 2005/35/EG: richtlijn nr. 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 7 september 2005 inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken (PbEU L 255);
- verordening (EG) 417/2002: verordening (EG) nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 18 februari 2002, betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van de Europese Unie (PbEG L 64);

- g. verordening (EG) 782/2003: verordening (EG) nr. 782/2003 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 14 april 2003 houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen (PbEU L 115);
- h. emissiereductietechnologie: technische methode als bedoeld in artikel 2 van richtlijn 1999/32/EG en artikel 31, tweede lid, onderdeel a, van het besluit;
- i. beheersgebieden voor SO_x-emissie: gebieden als bedoeld in voorschrift 2 van Bijlage VI van het Verdrag;
- j. beheersgebied voor SO_x-emissie van de Noordzee: het gebied van de Noordzee, bedoeld in voorschrift 14, derde lid, onderdeel a, van Bijlage VI van het Verdrag;
- k. passagiersschip: schip als bedoeld in artikel 2 van richtlijn 1999/32/EG;
- l. geregelde dienst: geregelde dienst als bedoeld in artikel 2 van richtlijn 1999/32/EG;
- m. schip op zijn ligplaats: schip op zijn ligplaats als bedoeld in artikel 2 van richtlijn 1999/32/EG.

Artikel 2. Bouwdatum van een schip

Als bouwdatum van een schip wordt aangemerkt de dag waarop de kiel van het schip is gelegd, dan wel de dag waarop met inachtneming van hetgeen dienaangaande in de op grond van deze regeling toepasselijke richtlijnen of verordeningen is bepaald, een met de kiellegging vergelijkbaar stadium is bereikt. Artikel 4, tweede lid, van het besluit is van overeenkomstige toepassing.

Hoofdstuk 2. Eisen aan schepen

§ 1. Eisen aan schepen

Artikel 3. Eisen op grond van verordening (EG) 417/2002

Een olietankschip van 150 GT of meer voldoet in aanvulling op de ingevolge artikel 5, eerste lid, van het besluit toepasselijke eisen van Bijlage I van het Verdrag mede aan de eisen van verordening (EG) 417/2002.

Artikel 4. Eisen op grond van de verordening (EG) 782/2003

Overeenstemming met de artikelen 4 en 5 van de verordening (EG) 782/2003 is een eis als bedoeld in artikel 8, eerste lid, van het besluit.

Artikel 5. Alternatieve maatregel voor de beheersing van NO_x-emissies

De Wet pleziervaartuigen in samenhang met de in bijlage I van richtlijn 94/25/EG opgenomen essentiële eisen voor de uitlaatemissies van voortstuwingsmotoren met betrekking tot stikstofoxiden wordt voor de toepassing van artikel 5, vijfde en zesde lid, van het besluit, beschouwd als een alternatieve maatregel voor de beheersing van NO_x-emissies als bedoeld in voorschrift 13.1.b.ii van Bijlage VI van het Verdrag.

§ 2. Toelatingseisen voor scheepsuitrusting

Artikel 6. Toepassingsbereik

Deze paragraaf is van toepassing op uitrusting waarvoor bij plaatsing aan boord van een schip, gelet op de op dat schip toepasselijke eisen, een typegoedkeuring is vereist.

Artikel 7. Europese typegoedkeuringen voor scheepsuitrusting

- Uitrusting als bedoeld in bijlage A.1 van richtlijn 96/98/EG mag slechts aan boord worden geplaatst, indien zij:
 - is voorzien van het in bijlage D van richtlijn 96/98/EG weergegeven merk van overeenstemming, of
 - vergezeld gaat van een certificaat van gelijkwaardigheid of een certificaat ten behoeve van beproeving als bedoeld in de artikelen 20 en 21 van de Wet scheepsuitrusting.
- Gebruik van uitrusting waarvoor een certificaat van gelijkwaardigheid of een certificaat ten behoeve van beproeving is afgegeven, is slechts toegestaan met inachtneming van de aan het desbetreffende certificaat verbonden voorschriften of beperkingen.
- Indien een schip zich in een haven buiten de Europese Unie bevindt en het vanuit het oogpunt van tijd, vertraging en kosten redelijkerwijs niet uitvoerbaar is om uitrusting aan boord te plaatsen waarvoor overeenkomstig richtlijn 96/98/EG een EG-typegoedkeuring is verleend, mogen noodzakelijke vervangingen van uitrusting in afwijking van het eerste lid geschieden door het aan boord plaatsen van niet overeenkomstig richtlijn 96/98/EG goedgekeurde uitrusting, mits daarbij wordt voldaan aan de in artikel 16, eerste en tweede lid, van die richtlijn genoemde voorwaarden.
- Het eerste tot en met derde lid zijn niet van toepassing op de plaatsing van emissiereductietechnologieën aan boord van schepen die niet behoren tot de cate-

gorie schepen waarvoor een certificaat wordt afgegeven als bedoeld in artikel 12, vierde lid, van het besluit.

Artikel 8. Nationale typegoedkeuringen voor scheepsuitrusting

1. Uitrusting, niet zijnde uitrusting als bedoeld in bijlage A.1 van richtlijn 96/98/EG of niet zijnde een emissiereductietechnologie, is van een door de inspecteur-generaal goedgekeurd type.
2. De inspecteur-generaal kan in afwijking van artikel 7 toestaan dat aan boord van bepaalde categorieën schepen, niet zijnde schepen die behoren tot de categorie schepen waarvoor mede in verband met het voldoen aan de eisen met betrekking tot de betreffende uitrusting een van de certificaten wordt verstrekt als bedoeld in artikel 12 van het besluit, uitrusting wordt geplaatst die niet aan de prestatie- en beproevingsnormen uit bijlage A.1 van richtlijn 96/98/EG voldoet, en voor die uitrusting een typegoedkeuring verlenen, mits zulks zonder gevaar voor het milieu mogelijk is.
3. Aan een typegoedkeuring als bedoeld in het eerste of tweede lid kunnen beperkingen met betrekking tot het gebruik van de desbetreffende uitrusting worden verbonden.

Artikel 9. Wederzijdse erkenning

Met een door de inspecteur-generaal verleende typegoedkeuring wordt gelijkgesteld een daaraan gelijkwaardige typegoedkeuring, verleend door of vanwege een andere lidstaat van de Europese Unie, dan wel door of vanwege een staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte.

Artikel 10. Goedkeuring voor emissiereductietechnologieën

1. Emissiereductietechnologieën zijn van een door de Europese Commissie goedgekeurd type.
2. Proefnemingen met emissiereductietechnologieën worden goedgekeurd door de inspecteur-generaal in overeenstemming met artikel 4 quater, eerste lid, van richtlijn 1999/32/EG. Artikel 9 is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 11. Vrijwaringsclausule

1. Indien ten aanzien van uitrusting die is voorzien van het merk van overeenstemming, bedoeld in bijlage D van richtlijn 96/98/EG, toepassing is gegeven aan artikel 23, eerste lid, van de Wet scheepsuitrusting, neemt de inspecteur-generaal passende voorlopige maatregelen om te voorkomen dat die uitrusting aan boord van schepen wordt geplaatst of gebruikt. Zonodig verbiedt hij de plaatsing of het gebruik aan boord van schepen.
2. Artikel 23, tweede lid, van de Wet scheepsuitrusting is van overeenkomstige toepassing.

Hoofdstuk 3. Certificaten

Artikel 12. Certificaten op grond van de verordening (EG) 782/2003

Voor een schip dat op grond van artikel 6, eerste lid, onderdeel a, van verordening (EG) 782/2003 wordt gecertificeerd en waarvan na onderzoek is gebleken dat het voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 4 van deze regeling, wordt een AFS-certificaat als bedoeld in artikel 2, zevende lid, van die verordening afgegeven.

Hoofdstuk 4. Lozing en overige gedragingen

Artikel 13. Nadere regels met betrekking tot verboden lozingen onder het MARPOL-verdrag

Voorschrift 4.2 van Bijlage I van het Verdrag en voorschrift 3.1.2 van Bijlage II van het Verdrag zijn met betrekking tot een lozing die voldoet aan de voorwaarden van artikel 4 van richtlijn 2005/33/EG voor alle schepen als bedoeld in artikel 2 van die richtlijn:
a. met betrekking tot een lozing in de Nederlandse territoriale zee niet van toepassing;
b. met betrekking tot een lozing in de Nederlandse exclusieve economische zone en op volle zee van toepassing voor de eigenaar, de kapitein of de bemanning die onder de verantwoordelijkheid van de kapitein handelt.

Artikel 14. Nadere regels met betrekking tot het gebruik van scheepsbrandstoffen

1. Het verbod, bedoeld in artikel 31, tweede lid, onderdeel a, van het besluit is wat betreft de eisen ten aanzien van het gebruik van brandstofolie in beheersgebieden voor SO_x-emissie niet van toepassing op:
a. brandstoffen als bedoeld in artikel 1, tweede lid, onderdelen a en c van richtlijn 1999/32/EG;
b. het gebruik van brandstoffen als bedoeld in artikel 1, tweede lid, onderdeel g, van richtlijn 1999/32/EG.
2. Voor de toepassing van voorschrift 14.4.b en 14.4.c van Bijlage VI van het Verdrag, wordt:
a. voor zover de daarin opgenomen goedkeuring emissiereductietechnologieën betreft, verstaan onder Administratie: de Europese Commissie;
b. voor zover de daarin opgenomen goedkeuring proefnemingen met emissiereductietechnologieën betreft, verstaan onder Administratie: de inspecteur-generaal.
3. Een goedkeuring als bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, geschiedt in overeenstemming met artikel 4 quater, eerste lid, van richtlijn 1999/32/EG.
4. In aanvulling op de voorschriften van Bijlage VI van het Verdrag over het gebruik van brandstofolie in beheersgebieden voor SO_x-emissie, worden:

a. goedgekeurde emissiereductietechnologieën toegepast overeenkomstig artikel 4 quater, vierde lid, van richtlijn 1999/32/EG;

b. goedgekeurde proefnemingen met emissiereductietechnologieën toegepast overeenkomstig artikel 4 quater, eerste lid, van richtlijn 1999/32/EG.

5. Het eerste, tweede en vierde lid, en het verbod, bedoeld in artikel 31, tweede lid, onderdeel a, van het besluit zijn wat betreft de eisen ten aanzien van het gebruik van brandstofolie in beheersgebieden voor SO_x-emissie:

a. met ingang van 11 augustus 2007 ook van toepassing aan boord van Nederlandse schepen en buitenlandse schepen gedurende de tijd dat deze zich bevinden op de Nederlandse binnenwateren;
b. ook van toepassing op:

1°. Nederlandse passagiersschepen in de Nederlandse territoriale zee of de Nederlandse exclusieve economische zone op geregelde diensten naar of vanuit havens in de Europese Gemeenschap, en
2°. buitenlandse passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit Nederlandse havens die zich in een Nederlandse haven bevinden;

c. met ingang van 1 januari 2010 ook van toepassing aan boord van Nederlandse en buitenlandse schepen op hun ligplaats in havens, met dien verstande dat het zwavelgehalte van de brandstofolie niet meer mag zijn dan 0,1%, waarbij de bemanning voldoende tijd wordt gegeven om zo spoedig mogelijk na de aankomst op de ligplaats en zo laat mogelijk vóór vertrek indien nodig om te schakelen van of op andere brandstoffen.

6. Het vijfde lid, onderdeel c, is niet van toepassing:

a. wanneer schepen volgens een gepubliceerde dienstregeling minder dan twee uur op hun ligplaats zullen liggen;
b. op binnenschepen als bedoeld in artikel 2 van richtlijn 1999/32/EG, met een certificaat waaruit blijkt dat zij voldoen aan de voorschriften van het SOLAS-verdrag, wanneer deze schepen op zee zijn;

c. op schepen die alle motoren uitschakelen en gebruikmaken van stroomvoorziening van het vasteland terwijl zij in een haven op hun ligplaats liggen.

6. Onverminderd het vijfde lid, geldt de vrijstelling, bedoeld in voorschrift 14.7 van Bijlage VI van het Verdrag, voor het beheersgebied voor SO_x-emissie van de Noordzee tot 11 augustus 2007.

Hoofdstuk 5. Operationele voorschriften

Artikel 15. Voorschriften voor het bijhouden van journaals

1. De vrijstelling van voorschrift 14.7 in samenhang met voorschrift 14.6 van Bijlage VI van het Verdrag, is wat

betreft het beheersgebied voor SO_x-emissie van de Noordzee niet van toepassing.

2. De verplichting, bedoeld in artikel 36, zesde lid, van het besluit is met ingang van 1 januari 2010 van overeenkomstige toepassing op kapiteins wanneer brandstofolie wordt gebruikt op de ligplaats van hun schip in een Nederlandse haven, met dien verstande dat de verplichting betrekking heeft op het gebruik van verschillende soorten brandstofolie teneinde te voldoen aan het bepaalde in artikel 31, tweede lid, onderdeel a, van het besluit in samenhang met artikel 14, vierde lid, aanhef en onderdeel c, en dat de overschakeling betrekking heeft op brandstofolie met een zwavelgehalte van minder dan of gelijk aan 1,5% en brandstofolie met een zwavelgehalte van niet meer dan 0,1%.

3. Het tweede lid is ook van toepassing op buitenlandse schepen gedurende de tijd dat deze zich bevinden op de Nederlandse binnenwateren.

Hoofdstuk 6. Voorschriften ter uitvoering van de wet

Artikel 16. Uitvoering verordening (EG) 782/2003

Als besluit als bedoeld in artikel 13, derde lid, van de wet wordt aangewezen artikel 6, eerste lid, onderdeel b, in samenhang met het tweede lid, tweede alinea, van verordening (EG) 782/2003.

Hoofdstuk 7. Slotbepalingen

Artikel 17. Wijzigingen van richtlijnen

1. Een wijziging van een op grond van deze regeling toepasselijke richtlijn gaat voor de toepassing van deze regeling gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven, tenzij bij ministerieel besluit, dat in de Staatscourant wordt bekendgemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

2. Uitrusting van een door de inspecteur-generaal goedgekeurd type, waarop door een wijziging van bijlage A.1 van richt-

lijn 96/98/EG de voorschriften van die richtlijn van toepassing zijn geworden, mag in afwijking van artikel 7 nog gedurende een termijn van twee jaren aan boord van schepen worden geplaatst, mits zij voor de datum van vaststelling van de desbetreffende wijzigingsrichtlijn werd vervaardigd en ook de typegoedkeuring voor die datum werd verleend.

3. De in het tweede lid bedoelde termijn vangt aan op het in de betrokken wijzigingsrichtlijn bepaalde tijdstip.

Artikel 18. Wijziging andere regelingen

1. In artikel 1 van het Besluit machtiging werkzaamheden Inspectie Verkeer en Waterstaat Stcrt. 2004, 45. wordt 'het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen en het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen' vervangen door: het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen in samenhang met Bijlage I en II van het Verdrag.

2. De Regeling havenontvangstvoorzieningen Stcrt. 2004, 183. wordt als volgt gewijzigd:

a. Artikel 10 komt te luiden:

Artikel 10

De havenbeheerders van de in bijlage I aangewezen havens dragen zorg voor toereikende havenontvangstvoorzieningen voor het in ontvangst nemen van de in die bijlage aangewezen:

- categorieën scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen als bedoeld in artikel 6, eerste lid, onderdeel a, van de wet;
 - stoffen en uitrusting die deze stoffen bevat als bedoeld in artikel 6, eerste lid, onderdeel b, van de wet.
- b. Bijlage I wordt vervangen door de bijlage bij deze regeling.
3. In artikel 1 van de regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 november 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-2718 Hoofddirectie Juridische Zaken, houdende terbeschikking-

stelling ambtenaren van de divisie Vervoer aan de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (Stcrt. 227) wordt 'Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen vervoerde schadelijke stoffen in verpakte vorm' vervangen door: het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen in samenhang met Bijlage III van het Verdrag.

Artikel 19. Intrekking- en vervalbepalingen

- Artikel 2 van de Regeling uitvoering EG-verordeningen Wvvs vervalt.
- De regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 3 februari 1997, nr. DGSM/J-97000025 Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, houdende vaststelling model Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie en Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging voor het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk (Stcrt. 28) wordt ingetrokken.

Artikel 20. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2007, met uitzondering van de artikelen 1, onderdeel d en onderdelen h tot en met m, 7, vierde lid, 10, 14, 15, en 18, tweede lid, die in werking treden met ingang van 2 januari 2007 en met uitzondering van artikel 13, dat in werking treedt met ingang van 1 april 2007.

Artikel 21. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling voorkoming verontreiniging door schepen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Minister van Verkeer en Waterstaat, K.M.H. Peijs.

Bijlage behorende bij artikel 18, tweede lid, onderdeel b

Bijlage I behorende bij artikel 10 van de Regeling havenontvangstvoorzieningen

Haven	Toereikende havenontvangstvoorzieningen voor:			
	Olierestanten en oliehoudende mengsels ¹ Sanitair afval ²	Restanten van schadelijke stoffen ³	Vuilnis ⁴	Stoffen die de ozonlaag aantasten en uitrusting die deze stoffen bevat ⁵
Amsterdam	X	X	X	X
Beverwijk	X		X	
Breskens	X		X	
Bruinisse	X		X	
Colijnsplaat	X		X	
Delfzijl	X	X	X	
Den Helder	X		X	X
Den Oever	X		X	
Dordrecht	X	X	X	

Haven	Toereikende havenontvangstvoorzieningen voor:			
	Olierestanten en oliehoudende mengsels ¹ Sanitair afval ²	Restanten van schadelijke stoffen ³	Vuilnis ⁴	Stoffen die de ozonlaag aantasten en uitrusting die deze stoffen bevat ⁵
Eemshaven	X		X	
Harlingen	X		X	
Lauwersoog	X		X	
Maassluis	X		X	
Moerdijk	X	X	X	
Oudeschild	X		X	
Rotterdam	X	X	X	X
Scheveningen	X		X	
Schiedam	X		X	
Stellendam	X		X	
Terneuzen	X	X	X	
Urk	X		X	
Vlaardingen	X	X	X	
Vlissingen	X	X	X	
Velsen/IJmuiden	X		X	
Yerseke	X		X	
Zaandam	X		X	
Zierikzee	X		X	

¹ Olie en oliehoudende mengsels als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage I van het Verdrag.

² Sanitair afval als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage IV van het Verdrag.

³ Schadelijke vloeistoffen als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage II van het Verdrag.

⁴ Vuilnis als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage V van het Verdrag.

⁵ Stoffen die de ozonlaag aantasten als bedoeld in voorschrift 2 van Bijlage VI van het Verdrag.

Toelichting

Algemeen

§ 1. Inleiding

Deze regeling strekt in de eerste plaats ter uitvoering van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen (Bvvs). In het besluit zijn met name de internationale verdragsvoorschriften voor zeeschepen opgenomen. De onderhavige regeling, daarentegen, ziet vooral op de eisen die als zodanig op nationaal niveau, zij het veelal met een internationale achtergrond, of ter uitvoering van Europese regelgeving aan zeeschepen worden gesteld. Deels gaat het daarbij om voorschriften in aanvulling op hetgeen reeds in de internationale verdragen is geregeld, deels om voorschriften voor schepen waarop de internationale verdragen niet of slechts beperkt van toepassing zijn.

Verder strekt de regeling ter uitvoering van het Besluit havenontvangstvoorzieningen (zie artikel 18, tweede lid, van de regeling) en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) (zie hoofdstuk 6 en artikel 18, eerste en derde lid, van de regeling). Het streven naar meer geconsolideerde wetgeving en minder 'losse' regelingen heeft ten grondslag gelegen aan de keuze om één regeling ter uitvoering van de Wvvs te maken, in plaats van de ruim tien regelingen die in de loop der tijd onder de Wvvs, met inbegrip van de door het Bvvs vervangen oude besluiten onder de Wvvs, tot stand zijn gekomen. Nadat de regeling op korte termijn

gewijzigd zal zijn (zie verder paragraaf 2 van deze toelichting), zullen in beginsel alle milieuvoorschriften voor zeeschepen ofwel in het Bvvs ofwel in deze regeling zijn opgenomen. Het Besluit havenontvangstvoorzieningen en de Regeling havenontvangstvoorzieningen zullen vooralsnog zelfstandig blijven bestaan. De toegankelijkheid en overzichtelijkheid van de milieuwetgeving voor de zeescheepvaart zal daardoor aanzienlijk worden verbeterd.

Evenals met het Bvvs wordt met de onderhavige regeling mede uitvoering gegeven aan het kabinetsbeleid om de regeldruk te verminderen en de keuzevrijheid van burgers en bedrijven te vergroten ('Andere Overheid'). Ook past de regeling binnen het departementale project 'Beter Geregeld' tot herijking en verbetering van de wetgeving op het terrein van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De regeling draagt daaraan met name bij door de hierboven reeds genoemde stroomlijning en consolidatie van de milieuwetgeving voor de zeescheepvaart en de in paragraaf 4 nog nader te bespreken deregulering, waar het gaat om aanvullende nationale eisen.

§ 2. Gefaseerde totstandkoming van de regeling

De onderhavige regeling bevat primair alleen bepalingen die noodzakelijk zijn ter implementatie van Europese richtlijnen en verordeningen die ofwel eerder reeds waren geïmplementeerd in de door het Bvvs vervangen oude besluiten onder de Wvvs (zoals richtlijn 96/98/EG inzake scheepsuitrusting en verordening

(EG) 782/2003 inzake organische tinverbindingen op schepen) ofwel nog moesten worden geïmplementeerd (richtlijn 2005/35/EG inzake sancties voor verontreiniging vanaf schepen en richtlijn 1999/32/EG inzake het zwavelgehalte van brandstoffen en wel met name de tekst van die richtlijn zoals die luidt sinds de wijziging door richtlijn nr. 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 6 juli 2005 tot wijziging van richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft (PbEU L 191; hierna: richtlijn 2005/33/EG)). Aangezien het Bvvs geleet op de internationale verdragsverplichting van Nederland met ingang van 1 januari 2007 voor het grootste gedeelte in werking treedt (zie verder de toelichting bij artikel 20) en oude besluiten onder de Wvvs met ingang van die datum worden ingetrokken en veel regelingen daarmee van rechtswege vervallen (zie verder de toelichting bij onder andere artikel 45 van het besluit), is inwerkingtreding van het grootste gedeelte van de onderhavige regeling met ingang van 1 januari 2007 noodzakelijk (zie verder de toelichting bij artikel 20).

Zoals in paragraaf 1 al is uiteengezet, ziet de regeling niet alleen op eisen die ter uitvoering van Europese regelgeving aan zeeschepen worden gesteld, maar ook op eisen op grond van nationaal beleid. Die eisen op grond van nationaal beleid betreffen met name een nationale nadere invulling en aanvulling van eisen uit het MARPOL-verdrag. Deze nationale in- of aanvullingen zijn op grond van het MARPOL-verdrag vaak ook vereist

(in welk geval de eis kan worden ingevuld met door de Internationale Maritieme Organisatie opgestelde richtlijnen, zoals het geval is bij de eisen aan een schip met betrekking tot aangewezen schone ballast in voorschrift 18.8.2 van Bijlage I van het MARPOL-verdrag) ofwel expliciet toegestaan (zoals de mogelijkheid om nationaal te bepalen of aan bepaalde schepen vrijstelling wordt verleend van bepaalde voorschriften). Mogelijk houden bepaalde nationale eisen normen en technische voorschriften in die genotificeerd moeten worden op grond van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204). Omwille van de spoedige totstandkoming zijn in deze regeling in verband met de noodzakelijke inwerkingtreding van het Bvvs met ingang van 1 januari 2007, zijn deze eisen van nationaal beleid nog niet in de onderhavige regeling opgenomen. De regeling zal in verband met die nationale eisen op korte termijn worden gewijzigd en zo nodig zal die wijzigingsregeling ook worden genotificeerd.

§ 3. *Structuur en systematiek van de regeling*

In de regeling is aangesloten bij de structuur en systematiek van het Bvvs. De indeling volgt zoveel mogelijk de indeling van het besluit en evenals in het besluit wordt in de regeling dynamisch verwezen naar de toepasselijke internationale en Europese voorschriften. Voor een nadere toelichting zij verwezen naar het algemeen deel van de nota van toelichting bij het Bvvs.

De regeling moet steeds in samenhang met het besluit worden toegepast. Het besluit bevat de algemene regels; in deze regeling zijn de aanvullende of bijzondere regels opgenomen. In principe kan men als vuistregel hanteren dat alle internationale verdragsverplichtingen in het besluit zijn uitgevoerd, terwijl alle nationale of Europese aanvullingen en bijzonderheden in deze regeling zijn opgenomen. Voor de goede orde zij vermeld dat een aantal algemene bepalingen uit het besluit doorwerken in de regeling. In dit verband kan bijvoorbeeld worden gewezen op artikel 22 van het besluit (handhaving toestand na voltooiing van een onderzoek), dat ook geldt voor de in deze regeling geregelde onderzoeken.

Van belang is ook dat het bestaan van bijzondere eisen voor bepaalde categorieën schepen (bijvoorbeeld ter uitvoering van een richtlijn of verordening) niet automatisch betekent dat de algemene eisen uit het besluit niet meer van toepassing zijn. Vaak blijven naast de bijzondere regels ook nog bepaalde

algemene regels uit het besluit van toepassing. Gewezen zij onder meer op de in de artikelen 5 en 29 van het besluit opgenomen voorschriften betreffende de eisen aan schepen en verboden lozingen, die in beginsel gelden voor alle schepen waarop de betreffende artikelen van toepassing zijn. In de regeling is steeds uitdrukkelijk aangegeven in hoeverre het voor een bepaalde categorie schepen geldende bijzondere regime in de plaats komt van het algemene regime, zoals neergelegd in het besluit.

§ 4. *Nationale eisen, deregulering, vermindering administratieve lasten en uitvoering en handhaving*

In het voorgaande is reeds opgemerkt dat deze regeling onder meer de nationale bijzonderheden en aanvullingen ten opzichte van het internationale regime zal gaan bevatten. Bij de wijziging van de regeling die daartoe tot stand zal worden gebracht (zie paragraaf 2) zal kritisch worden gekeken naar het nut en de noodzaak van de aanvullende nationale eisen die onder de oude besluiten onder de Wvvs golden.

De onderhavige regeling betreft grotendeels de samenvoeging van bestaande regelgeving, waardoor de administratieve lasten, en ook de uitvoerings- en handhavingslasten, in zoverre niet wijzigen ten opzichte van de oude situatie.

De implementatie van richtlijn 2005/35/EG (inzake sancties voor verontreiniging vanaf schepen) betreft enkel een wijziging in de strafrechtelijke sanctiëring van lozingen van olie en schadelijke vloeistoffen in bulk in strijd met de voorschriften van het MARPOL-verdrag en heeft aldus geen gevolgen voor de administratieve lasten en de uitvoerings- en handhavingslasten voor de IVW.

De administratieve lasten, en ook de uitvoerings- en handhavingslasten voor de IVW, die voortvloeien uit onderdelen van richtlijn 1999/32/EG inzake het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen (en Bijlage VI van het MARPOL-verdrag) zijn reeds berekend en toegevoegd in de memorie van toelichting bij het voorstel van wet tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen in verband met onder andere het Protocol van 1997 tot wijziging van het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Trb. 1999, 169) en richtlijn nr. 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 6 juli 2005 tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft (PbEU L 191; Kamerstukken II 2005/06, 30 500, nr. 3). Bij de berekening van de administratieve lasten was de verplichting uit richtlijn 2005/33/EG om bunkerafleveringsbonnen te bewaren en het bijbehorende verzegelde monster te tekenen zo gelezen dat deze verplichting geldt voor alle schepen, ongeacht

het tonnage, terwijl die verplichting op grond van Bijlage VI alleen geldt voor schepen die gecertificeerd moeten worden (zijnde schepen van 400 GT of meer). Bij nader inzien, mede in verband met de wijziging van het Besluit zwavelgehalte brandstoffen ter implementatie van de richtlijn, is geconcludeerd dat de beperking van de betreffende verplichting uit Bijlage VI van het MARPOL-verdrag tot schepen van 400 GT of meer, in de richtlijn doorwerkt via de verwijzing naar het MARPOL-verdrag in de betreffende bepaling van de richtlijn. Uitgaande van de aanvankelijke lezing van de richtlijn waren de totale structurele jaarlijkse lasten die voortvloeien uit Bijlage VI en de richtlijn in de genoemde memorie van toelichting voor het bedrijfsleven berekend op € 2.334.672 met ingang van inwerkingtreding van het Bvvs en in totaal € 2.370.976 met ingang van 2010. Burgers zouden jaarlijks structureel 7254 uur kwijt zijn (per abuis was het totaal in de memorie van toelichting blijven staan op 6050 uur, terwijl in een van de deelberekeningen een correctie was gemaakt waardoor het totaal 7254 had moeten luiden). Uitgaande van de nieuwe lezing, waarbij de verplichting dus alleen geldt voor schepen van 400 GT of meer, komen de lasten nu dus – zeker voor burgers – aanzienlijk lager uit, en wel voor het bedrijfsleven op € 2.171.476 met ingang van inwerkingtreding van het Bvvs en in totaal € 2.207.780 met ingang van 2010 en voor burgers op 54 uur. Zie voor de achtergronden bij deze berekeningen de genoemde memorie van toelichting.

§ 5. *Europeesrechtelijke aspecten*

Met het oog op het vrij verkeer van goederen binnen de Europese Unie en de Europese Economische Ruimte (EER) zijn in de regeling twee zogeheten 'wederzijdse erkenningsbepalingen' opgenomen: zie de artikelen 9 en 10. Artikel 9 ziet op de nationale typegoedkeuringen voor scheepsuitrusting en artikel 10 op de zogenaamde proefnemingen met emissiereductietechnologieën. In de regeling is geen bepaling betreffende de erkenning van certificaten opgenomen, omdat het enige certificaat dat in deze regeling voorkomt, wordt afgegeven overeenkomstig verordening (EG) 782/2003, die zelf bepalingen bevat over de erkenning. De aan buitenlandse certificaten ten grondslag liggende eisen kunnen wel worden erkend, maar aangezien in deze regeling geen nationale eisen worden gesteld, was een dergelijke erkenningsbepaling niet nodig.

§ 6. Transponeringstabel

a. Richtlijn 2005/33/EG

Met betrekking tot richtlijn 2005/33/EG is een transponeringstabel opgesteld. In de in paragraaf 3 van deze nota van toelichting reeds genoemde memorie van toelichting bij het wetsvoorstel wijziging Wvvs en in de nota van toelichting bij het Bvvs is ook een transponeringstabel opgenomen, waarin ook de voor de implementatie relevante bepalingen in de Wvvs zelf, de Wet havenstaatcontrole en het Besluit zwavelgehalte brandstoffen zijn verwerkt. In beginsel bevat de regeling die onderdelen van richtlijn 1999/32/EG (met inbegrip van de wijzigingen die daarin door richtlijn 2005/35/EG zijn aangebracht) die enigszins afwijken van de bepalingen van Bijlage VI over het zwavelgehalte van scheeps-

brandstoffen of deze aanvullen. Voor zover de richtlijn inhoudelijk volledig overeen komt met Bijlage VI, is de implementatie van de richtlijn geregeld door de implementatie van Bijlage VI in de Wvvs en het Bvvs. In bijgaande transponeringstabel zijn de implementatiebepalingen in de wet en het besluit niet herhaald.

Voor de volledigheid zij ten eerste nog vermeld dat artikel 1, tweede lid, onderdeel b, van richtlijn 1999/32/EG, waarin is bepaald dat de in de richtlijn vastgestelde beperkingen van het zwavelgehalte niet van toepassing zijn op brandstoffen die vóór hun definitieve verbranding nog een processtap ondergaan, voor het gebruik aan boord van zeeschepen reeds is geïmplementeerd door artikel 31, tweede lid, onderdeel a, van het Bvvs,

waarin de bepalingen over het zwavelgehalte van brandstofolie uit Bijlage VI van het MARPOL-verdrag zijn geïmplementeerd. Er is slechts één situatie denkbaar waarin op zeeschepen brandstoffen vóór definitieve verbranding nog een processtap ondergaan, welke situatie in voorschrift 19, tweede lid, onderdeel b, van Bijlage VI al is vrijgesteld van de bepalingen over het zwavelgehalte van brandstofolie uit Bijlage VI.

Ten tweede is de verplichting uit artikel 4 bis, vijfde lid, van de richtlijn over het bijhouden van scheepslogboeken deels geïmplementeerd in artikel 36, zesde lid, van het besluit en deels in de onderhavige regeling (zie tabel hieronder). In de transponeringstabel bij dat besluit was verzuimd dat op te nemen.

Bepalingen Richtlijn nr. 2005/33/EG, voor zover van toepassing op zeeschepen

Bepalingen in de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen

art. 1, onder 1, wijz. art. 1, tweede lid, van Rl. 1999/32, aanhef en onder a en c
aanhef en onder g
art. 1, onder 2, wijz. art. 2 van Rl. 1999/32/EG, onder d, invoeging punt 3f
invoeging punt 3e
invoeging punt 3g
invoeging punt 3i
invoeging punt 3j
invoeging punt 3m
art. 1, onder 5, invoeging artikel 4bis, tweede lid, onderdeel b
vierde lid
vijfde lid
art. 1, onder 5, invoeging art. 4ter, eerste lid, onder b
eerste lid, tweede alinea
tweede lid
art. 1, onder 5, invoeging art. 4quater, eerste lid
art. 1, onder 1, wijz.
art. 1, tweede lid, aanhef en onder h, en
art. 1, onder 5, invoeging art. 4quater, eerste, tweede en vierde lid

art. 14, eerste lid, onderdeel a
art. 14, eerste lid, onderdeel b
art. 1, onderdeel k
art. 1, onderdeel i
art. 1, onderdeel l
art. 1, onderdeel m
art. 14, zesde lid, onderdeel b
art. 1, onderdeel h
art. 14, zesde lid
art. 14, vijfde lid, onderdeel b
art. 15, eerste lid
art. 14, vijfde lid, onderdeel c
art. 15, tweede lid
art. 14, zesde lid
art. 10, tweede lid, en artikel 14, tweede lid, onderdeel b, en derde lid
art. 14, tweede, derde, vierde, en vijfde lid, onderdelen b en c

b. Richtlijn 2005/35/EG

De implementatie van richtlijn 2005/33/EG geschiedt grotendeels door bestaande wetgeving in de Wvvs en het Bvvs.

In de regeling zijn enkele aanvullende bepalingen ter implementatie van de richtlijn opgenomen.

Bepalingen Richtlijn nr. 2005/35/EG

Bepalingen in Nederlandse wetgeving

art. 1
art. 2, eerste lid
tweede lid

derde lid
vierde lid

art. 3

behoeft geen implementatie
art. 1, onderdeel d, van de Wvvs
art. 1, onderdeel h, van de Wvvs in samenhang met art. 2, onderdelen a en b, van het Bvvs
art. 1, onderdeel p, van de Wvvs
art. 1, onderdeel 1, van de Wvvs en art. 13 van de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen (Rvvs)
artt. 3 en 5 van de Wvvs.

artt. 4, 5 en 8	art. 1a, onder 1°, van de Wet op de economische delicten (WED) in samenhang met art. 5 Wvvs in samenhang met art. 29, eerste en tweede lid, van het Bvvs en art. 13 van de Rvvs en het Wetboek van Strafrecht
artt. 6 en 7	bevoegdheden liggen besloten in de strafbaarstelling op grond van art. 1a, onder 1°, van de WED in samenhang met art. 5 van de Wvvs in samenhang met art. 29, eerste en tweede lid, van het Bvvs en art. 14 van de Wvvs. Verder deels feitelijk handelen dat geen implementatie behoeft.
art. 9	deels in artt. 5, 16 en 36 van de Wvvs en deels feitelijk handelen dat geen implementatieregelgeving behoeft
artt. 10 t/m 14, 17 en 18 art. 15	behoeven geen implementatie art. 43 van de Wvvs, art. 42, eerste lid, van het Bvvs en art. 17, eerste lid, van de Rvvs
art. 16, eerste lid	de in deze tabel genoemde wettelijke bepalingen en brief aan de Commissie
tweede lid	considerans en artt. 1, onderdeel e, en 13 van de Rvvs

Artikelsgewijs

Artikel 1

De in dit artikel opgenomen begripsbepalingen gelden in aanvulling op de reeds in artikel 1 van de wet en artikel 1 van het besluit gedefinieerde begrippen.

De onderdelen f en g bevatten zogenaamde dynamische verwijzingen naar enkele EG-verordeningen. Eventuele toekomstige wijzigingen in de onderdelen van de verordeningen waarnaar in deze regeling wordt verwezen, zullen automatisch in deze regeling doorwerken vanaf het moment dat deze (rechtstreeks werkende) wijzigingen in werking treden.

De emissiereductietechnologie in onderdeel h is in richtlijn 1999/32/EG omschreven als een systeem voor de reiniging van uitlaatgassen of iedere andere technologische methode die controleerbaar en handhaafbaar is. Op grond van de richtlijn kan de technologie worden gebruikt om een emissieverlaging te bereiken die tenminste gelijkwaardig is aan die welke zou zijn bereikt met de in de richtlijn opgenomen grenswaarden voor het zwavelgehalte in brandstoffen. Gelet op de omschrijving van het begrip en het gebruik ervan in de richtlijn, kan worden geconstateerd dat deze technologieën in wezen dezelfde zijn als bedoeld in voorschrift 14 van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag ('uitlaatgasreinigingssystemen of technische methoden'). De emissiereductietechnologie wordt dan ook beschouwd als technische methode in de zin van dat voorschrift (in samenhang met artikel 31, tweede lid, onderdeel a, van het Bvvs).

Voor de omschrijving van de zogenaamde beheersgebieden voor SO_x-emissie (SO_x-Emission Control Area, hierna SECA) in onderdeel i wordt, mede ter implementatie van richtlijn

1999/32/EG, verwezen naar de omschrijving in voorschrift 2 van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag.

Voor de omschrijving van het beheersgebied voor SO_x-emissie van de Noordzee in onderdeel j wordt in het bedoelde voorschrift van Bijlage VI verwezen naar de beschrijving die voor dat gebied is opgenomen in Bijlage V van het MARPOL-verdrag.

Artikel 2

In de nota van toelichting bij het besluit is uiteengezet dat de bouwdatum van een schip in veel opzichten bepalend is voor de op een schip toepasselijke eisen. In het onderhavige artikel wordt een verband gelegd tussen de bouwdatum van een schip en de op grond van deze regeling toepasselijke eisen. Aangezien de regeling uitvoering geeft aan richtlijnen en verordeningen, wordt wat betreft eventuele bepalingen over wanneer een met kiellegging vergelijkbaar stadium is bereikt, verwezen naar de op grond van de regeling toepasselijke richtlijnen of verordeningen. In het besluit wordt verwezen naar de verdragen of Codes, aangezien het besluit daaraan uitvoering geeft. Qua strekking komt artikel 2 van deze regeling overeen met artikel 4 van het besluit

Artikel 3

Op grond van voorschrift 19 van Bijlage I van het MARPOL-verdrag moeten nieuwe olietankschepen van meer dan 5000 ton draagvermogen sinds 6 juli 1996 dubbelwandig zijn uitgevoerd. Voor de uitfasering van bestaande olietankschepen zijn in het verdrag in de voorschriften 20 en 21 van Bijlage I ook voorzieningen getroffen. Naar aanleiding van diverse olierampen met olietankschepen (de 'Nakhodka' in 1997, de 'Erika' in 1999 en de 'Prestige' in 2002) is de uitfasering in opeenvolgende aanpassingen van Bijlage I en de totstand-

koming en wijziging van verordening (EG) 417/2002 steeds verder versneld. Op grond van voorschrift 20 van Bijlage I betekent dit dat olietankschepen van categorie 1 uiterlijk in 2005 en die van categorieën 2 en 3 uiterlijk in 2010 uit de vaart moeten zijn genomen. Het verplichte onderzoek volgens de keuringsregeling scheepvaart zal voor alle olietankschepen van de categorieën 2 en 3 gaan gelden vanaf 2005 en vanaf de leeftijd van 15 jaar. In voorschrift 21 is het verbod op het vervoer van zware oliesoorten in enkelwandige olietankschepen opgenomen. De voorschriften 20 en 21 van Bijlage I staan bepaalde ontheffingen toe, zodat bepaalde enkelwandige olietankschepen toch nog in de vaart mogen worden gehouden. Op grond van de genoemde verordening zijn deze ontheffingsmogelijkheden echter niet toe te passen voor schepen die varen onder de vlag van een lidstaat van de Europese Unie, reden waarom in artikel 3 van deze regeling is bepaald dat mede aan de eisen van de verordening moet worden voldaan. Gelet op de structuur van het besluit betekent dit concreet dat een schip dat niet mede aan de verordening voldoet, niet in aanmerking komt voor een (verlenging van) het Internationaal certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie en aldus als olietankschip uit de vaart moeten worden genomen.

Voor de duidelijkheid zij hier nog opgemerkt dat in de Nederlandstalige versie van de verordening gedurende het proces van opeenvolgende wijzigingen enkele kennelijke onjuistheden zijn opgetreden, die onder de aandacht van de Europese Commissie zijn gebracht. Gelet op de bepalingen in het MARPOL-verdrag waar deze verordening mee samenhangt, enkele anderstalige versies van de verordening en de uitleg van de verordening zoals die uit diverse stukken van de Europese Commissie blijkt,

wordt voor de toepassing van de verordening in Nederland van de volgende lezing van de verordening uitgegaan. Ten eerste moet in de beschrijving van het begrip 'zware oliesoorten' in artikel 3, onderdeel 14, onderdeel a, 'stookolie' worden gelezen als 'ruwe olie'. Ten tweede zijn de eisen van artikel 4, eerste lid, niet alleen van toepassing op schepen die een haven willen binnenvaren, maar ook op schepen die willen blijven varen onder Nederlandse vlag. Ten derde wordt de verwijzing in artikel 4, vijfde lid, naar het tweede lid van dat artikel opgevat als een verwijzing naar het derde lid.

Artikel 4

In het Bvvs zijn bepalingen opgenomen ter uitvoering van het op 5 oktober 2001 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen (Trb. 2004, 44, hierna: AFS-verdrag). Deze bepalingen zullen echter pas in werking treden indien de Staten-Generaal goedkeuring aan het verdrag zullen hebben verleend en wanneer het verdrag internationaal en voor Nederland in werking zal treden. Ten aanzien van de in het AFS-verdrag opgenomen bepalingen over organische tinverbindingen die in aangroeiwerende verfsystemen op schepen als biociden werkzaam zijn, is binnen de Europese Unie wel verordening (EG) 782/2003 van kracht, die vooruitloopt op het AFS-verdrag.

De artikelen 4 en 12 van deze regeling geven uitvoering aan de keuring en certificering van schepen volgens die verordening en de daaraan ten grondslag liggende eisen waaraan een schip moet voldoen om in aanmerking te komen voor een certificaat. De twee artikelen komen daarmee in de plaats van het Besluit aangroeiwerende verfsystemen zeeschepen, dat met de inwerkingtreding van het Bvvs is ingetrokken. Met de twee artikelen wordt het keurings- en certificeringssysteem van de verordening onderdeel van het certificeringstelsel van de Wvvs en wordt in het systeem van de Wvvs voorzien in de voor de uitvoering van de overigens rechtstreeks werkende verordening noodzakelijke nationale bepalingen inzake uitvoering, rechtsbescherming en handhaving.

Artikel 4 komt inhoudelijk overeen met artikel 2, eerste lid, van het Besluit aangroeiwerende verfsystemen zeeschepen, met dien verstande dat in plaats van naar artikel 7, eerste lid, van de Wvvs wordt verwezen naar artikel 8, eerste lid, van het Bvvs. Artikel 4 van de verordening bevat het verbod op het gebruik (aanbrengen) van organische tinverbindingen die fungeren als biociden in aangroeiwerende systemen op schepen en artikel 5 bevat het verbod op de aanwezigheid van als biociden fungerende organische tinverbindingen in

aangroeiwerende systemen op schepen, tenzij daarop een afsluitende laag is aangebracht die voorkomt dat deze verbindingen vrijkomen uit het onderliggende niet-conforme aangroeiwerende systeem.

Voor een nadere toelichting op de artikelen 4 en 5 van de verordening en de wijze waarop met de artikelen 4 en 12 van deze regeling wordt voorzien in de voor de uitvoering van de overigens rechtstreeks werkende verordening noodzakelijke nationale bepalingen inzake uitvoering, rechtsbescherming en handhaving, zij verwezen naar de toelichting die destijds was opgenomen bij het Besluit aangroeiwerende verfsystemen zeeschepen.

Artikel 5

Op grond van de Wet pleziervaartuigen worden, ter implementatie van richtlijn 94/25/EG, regels gesteld over het in de handel brengen en in bedrijf stellen van voortstuwingsmotoren op pleziervaartuigen. Op grond van die regels moeten voortstuwingsmotoren waarop de wet en richtlijn van toepassing zijn voor pleziervaartuigen (in principe met ingang van 1 januari 2006) voldoen aan de in bijlage I van de richtlijn 94/25/EG opgenomen essentiële eisen ten aanzien van onder andere de maximale uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en zijn voorzien van de voorgeschreven CE-markering van overeenstemming. De eisen uit voorschrift 13 van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag ter beperking van de uitstoot van stikstofoxiden gelden voor dieselmotoren met een uitgangsvermogen van meer dan 130 kW die zijn geïnstalleerd op schepen gebouwd op of na 1 januari 2000 of die op of na die datum een belangrijke wijziging ondergaan. Inhoudelijk zijn de in voorschrift 13 van Bijlage VI opgenomen eisen en die van de richtlijn (zie Bijlage I van de richtlijn) bij een nominaal toerental van 2000 omwentelingen per minuut gelijk, namelijk een bovengrens van 9,8 g/kW aan de uitstoot van stikstofoxiden. Bij lagere toerentallen zijn de grenzen in Bijlage VI hoger dan de richtlijn, die ongeacht het toerental uitgaat van 9,8 g/kW, zodat bij die lagere toerentallen de eisen van de richtlijn strenger zijn. Voor dieselmotoren waarop voorschrift 13 van Bijlage VI van toepassing is en die zijn geïnstalleerd op of in pleziervaartuigen in de zin van de Wet pleziervaartuigen, gelden aldus in beginsel twee regimes, waarbij het strengste regime in feite bepalend is.

Op grond van voorschrift 131.b.ii van Bijlage VI zijn de eisen uit voorschrift 13 echter niet van toepassing op dieselmotoren geïnstalleerd op schepen die uitsluitend reizen maken in de wateren die vallen onder de soevereiniteit of rechtsmacht van de staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren, mits deze motoren vallen onder een door de Administratie vastgestelde alternatieve maat-

regel voor de beheersing van emissies van stikstofoxiden. Door in artikel 5 te bepalen dat de Wet pleziervaartuigen als een dergelijke alternatieve maatregel wordt beschouwd, zullen de eisen van voorschrift 13 dus niet gelden voor dieselmotoren die vallen onder de Wet pleziervaartuigen en die zijn geïnstalleerd op of in pleziervaartuigen die enkel nationale reizen maken. Dergelijke dieselmotoren zullen dus niet over Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging door motoren behoeven te beschikken. Dieselmotoren met een uitgangsvermogen van meer dan 130 kW die geïnstalleerd zijn op of in pleziervaartuigen die internationale reizen maken, zullen zowel vallen onder de Wet pleziervaartuigen als onder de implementatie van voorschrift 13 van Bijlage VI in het Bvvs.

Aangezien in de Wet pleziervaartuigen ter implementatie van de richtlijn rekening wordt gehouden met motoren die van een CE-markering zijn voorzien door keuringsinstanties die zijn aangewezen door andere lidstaten van de Europese Unie of een andere staat die partij is bij de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte, is een bepaling van wederzijdse erkenning met betrekking tot de eisen die volgen uit artikel 5 niet nodig.

Artikelen 6 tot en met 8 en 10

Deze artikelen hebben betrekking op de toelating van scheepsuitrusting. Voor veel uitrusting geldt op grond van de verdragen dat die uitrusting van een door de vlaggenstaat goedgekeurd type moet zijn om aan boord van een schip te mogen worden gebruikt. In 1996 heeft de Europese Unie een richtlijn met geharmoniseerde Europese normen voor scheepsuitrusting vastgesteld (richtlijn 96/98/EG). Op grond van deze richtlijn mag, voor zover de richtlijn van toepassing is, aan boord van schepen nog slechts uitrusting worden geplaatst die is voorzien van het Europese merk van overeenstemming voor scheepsuitrusting, dat wordt gesymboliseerd door de in bijlage D van de richtlijn opgenomen afbeelding van een stuurwiel. Voor uitrusting die onder de richtlijn valt, komt het Europese merk van overeenstemming in de plaats van de voorheen benodigde typegoedkeuring van de vlaggenstaat.

Hoewel de lijst van uitrusting waarop de richtlijn van toepassing is (opgenomen in bijlage A.1 van de richtlijn) reeds een aantal malen bij wijzigingsrichtlijn is aangevuld, geldt de richtlijn (nog) niet voor alle scheepsuitrusting waarvoor op grond van de verdragen een typegoedkeuring is vereist. Voor uitrusting die niet in bijlage A.1 van de richtlijn wordt genoemd, is derhalve nog steeds een nationale typegoedkeuring van de vlaggenstaat vereist. In Neder-

land wordt die typegoedkeuring van oudsher door de inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat verleend.

Opgemerkt zij dat op grond van deze regeling niet alleen voorgeschreven uitrusting aan boord van schepen van een typegoedkeuring moet zijn voorzien, maar ook niet-voorgeschreven uitrusting. Een voorbeeld is de verbrandingsinstallatie aan boord van schepen, die op grond van voorschrift 16.2.a van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag niet verplicht is, maar die, indien geïnstalleerd aan boord van een schip, wel van een typegoedkeuring moet zijn voorzien.

Formeel geldt richtlijn 96/98/EG alleen voor uitrusting, bestemd voor plaatsing aan boord van schepen waarvoor door of namens de lidstaten van de Europese Unie certificaten overeenkomstig onder andere het MARPOL-verdrag zijn uitgereikt. In deze regeling is er echter voor gekozen om de richtlijn in beginsel ook toe te passen ten aanzien van uitrusting voor schepen waarvoor op grond van het MARPOL-verdrag geen certificaat wordt uitgereikt. Op grond van het MARPOL-verdrag geldt de eis van typegoedgekeurde uitrusting in bepaalde gevallen namelijk ook voor schepen die niet van een certificaat behoeven te worden voorzien, zoals de verbrandingsinstallatie aan boord van schepen (voorschrift 16.2.a van Bijlage VI) en uitlaatgasreinigingssystemen voor NO_x – en SO_x-emissies (voorschriften 13.3.b.i en 14.4.b van Bijlage VI). Het ligt daarom voor de hand om voor de uitrusting van die schepen dezelfde typegoedkeuringseisen te laten gelden als voor de uitrusting van schepen die wel van een certificaat worden voorzien. Bovendien resulteert dit in een eenvoudig toepasbaar systeem: voor uitrusting die onder de richtlijn valt, geldt in beginsel dat die uitrusting van het Europese merk van overeenstemming moet zijn voorzien (zie artikel 7, eerste lid), terwijl voor uitrusting die niet onder de richtlijn valt, een typegoedkeuring van de inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is vereist (zie artikel 8, eerste lid). Ten slotte wordt daarmee aangesloten bij de lijn die in de Regeling veiligheid zeeschepen is aangehouden om de richtlijn niet alleen voor de zogenaamde conventieschepen (schepen waarop de internationale verdragen die onder de Schepenwet zijn geïmplementeerd niet of slechts beperkt van toepassing zijn), maar ook voor de niet-conventieschepen toe te passen. Op deze hoofdregel bestaat evenwel een drietal uitzonderingen.

De eerste uitzondering is dat de inspecteur-generaal op grond van artikel 8, tweede lid, kan toestaan dat aan boord van schepen die niet van een certificaat behoeven te worden voorzien uitrusting wordt geplaatst die niet aan richtlijn 96/98/EG voldoet. Deze bevoegdheid is

opgenomen omdat de prestatie- en beproevingsnormen uit de richtlijn, waar het gaat om uitrusting bestemd voor kleinere schepen die niet van een certificaat behoeven te worden voorzien, soms te zwaar zijn in verhouding tot het beoogde niveau van milieubescherming. In die gevallen – waarbij met name moet worden gedacht aan uitrusting bestemd voor schepen van minder dan 400 GT – moet de inspecteur-generaal minder zware goedkeuringseisen kunnen hanteren. Uiteraard kan hij ook voor uitrusting die niet onder de richtlijn valt, minder zware eisen hanteren, als die uitrusting is bestemd voor schepen die niet van een certificaat behoeven te worden voorzien. Dit behoeft evenwel niet expliciet te worden geregeld, omdat artikel 8, eerste lid, daar reeds voldoende ruimte voor biedt.

De tweede uitzondering vloeit voort uit richtlijn 96/98/EG. Op grond van richtlijn 96/98/EG is geen merk van overeenstemming vereist voor uitrusting die ten behoeve van beproeving aan boord wordt geplaatst. Evenmin is dat merk vereist voor innovatieve uitrusting. Wel schrijft de richtlijn voor dat de uitrusting in dat geval van een door de vlaggenstaat afgegeven certificaat vergezeld moet gaan (zie artikel 7, eerste lid, onder b). Voor een nadere toelichting zij verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij de artikelen 20 en 21 van de Wet scheepsuitrusting (Kamerstukken II 1999/2000, 26 878, nr. 3). Voorts is in richtlijn 96/98/EG een uitzondering opgenomen voor de vervanging van uitrusting in havens buiten de Europese Unie. Wanneer in die havens geen Europees goedgekeurde uitrusting verkrijgbaar is, mag aan boord van het schip ook uitrusting worden geplaatst die niet overeenkomstig richtlijn 96/98/EG is gekeurd (zie artikel 7, derde lid). Wel dient dan het niveau van de Europese typegoedkeuring zoveel mogelijk te worden benaderd. Artikel 16, eerste en tweede lid, van genoemde richtlijn bevat daarvoor een aantal voorschriften.

De derde uitzondering hangt samen met richtlijn 1999/32/EG. Die richtlijn bevat voor de goedkeuring van emissiereductietechnologieën eigen bepalingen naast die van de richtlijn 96/98/EG (zie verder hieronder). Het is niet wenselijk om deze overlap ook te laten gelden indien deze technologieën niet vallen onder richtlijn 96/98/EG. Daarom is in artikel 7, vierde lid, bepaald dat het eerste tot en met derde lid van artikel 7 niet van toepassing zijn op de plaatsing van emissiereductietechnologieën aan boord van schepen die niet behoren tot de categorie schepen waaraan een Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging wordt afgegeven. Voor die categorie schepen (zijnde schepen van minder dan 400 GT) kan aldus worden volstaan met een goedkeuring op grond van richtlijn 1999/32/EG.

Ter implementatie van de specifieke goedkeuringsbepalingen van richtlijn 1999/32/EG is in artikel 10 van deze regeling een voorziening getroffen en is artikel 8 nadrukkelijk niet van toepassing verklaard op emissiereductietechnologieën. Op grond van artikel 4 quater, tweede lid, van die richtlijn worden emissiereductietechnologieën goedgekeurd door de Europese Commissie (artikel 10, eerste lid, van de regeling). Die goedkeuring geschiedt met inachtneming van in die richtlijn opgenomen criteria, waaronder de richtlijnen die door de Mariene Milieucommissie van de IMO zijn vastgesteld bij resolutie MEPC.130(53). Het tweede lid van artikel 10 regelt de goedkeuring van proefnemingen met emissiereductietechnologieën. Deze goedkeuringsbevoegdheid wordt in richtlijn neergelegd bij de lidstaten; voor Nederland komt deze bevoegdheid, in lijn met vergelijkbare goedkeuringsbevoegdheden, te liggen bij de inspecteur-generaal. De goedkeuring zal worden verleend in overeenstemming met hetgeen dienaangaande is bepaald in artikel 4 quater, eerste lid, van de richtlijn. Genoemd artikel bevat een aantal voorwaarden waaronder het tijdens proefnemingen niet verplicht is scheepsbrandstoffen te gebruiken die voldoen aan de eisen van de richtlijn ten aanzien van de maximale zwavelgehalten (zie verder de toelichting bij artikel 14, vierde en vijfde lid). Voor een aantal van deze voorwaarden ligt het voor de hand deze ook reeds bij de goedkeuring in acht te nemen, zoals de technische eisen waaraan betrokken schepen moeten voldoen en de maximale geldigheid van de goedkeuring van 18 maanden. Uit informatie van de Europese Commissie blijkt ook dat lidstaten de proefnemingen alleen mogen goedkeuren, indien aan alle voorwaarden uit artikel 4 quater, eerste lid, is voldaan. De goedkeuring kan volgens de richtlijn betrekking hebben op proefnemingen op Nederlandse schepen of (buitenlandse) schepen in (zee)wateren onder Nederlandse jurisdictie (zie verder de toelichting bij artikel 14, tweede lid). Voor die gevallen waarin bijvoorbeeld door een andere lidstaat van de Europese Unie een proefneming wordt goedgekeurd in wateren onder hun jurisdictie met betrekking tot een Nederlands schip, is artikel 9 van de regeling over wederzijdse erkenning van overeenkomstige toepassing verklaard.

Overigens zijn de lidstaten op grond van de richtlijn niet verplicht om proefnemingen met emissiereductietechnologieën goed te keuren en het gebruik ervan toe te staan. Aangezien de verwachting is dat aan dergelijke proefnemingen wel behoefte zal bestaan, zijn de betreffende bepalingen in (de artikelen 10 en 14 van) deze regeling geïmplementeerd.

Op het moment van vaststelling van deze regeling zijn de emissiereductie-technologieën opgenomen in bijlage A.2 van de richtlijn 96/98/EG, waardoor artikel 7 van deze regeling op deze uitrusting nog niet van toepassing is. Naar verwachting zal die uitrusting binnen afzienbare termijn bij besluit van de Europese Commissie worden verplaatst naar bijlage A.1, waarmee artikel 7 van deze regeling ook op die uitrusting van toepassing wordt. Ook op grond van richtlijn 1999/32/EG zijn door de Europese Commissie nog geen technologieën goedgekeurd. Zolang dat nog niet is gebeurd, kunnen schepen die dergelijke technologieën willen gebruiken deze al wel in het kader van proefnemingen laten goedkeuren.

Wat betreft de goedkeuring bestaan er dus twee Europese regimes vanaf het moment dat de uitrusting zal zijn opgenomen in bijlage A.1 van richtlijn 96/98/EG; in deze regeling zullen dan zowel artikel 7 als artikel 10 van toepassing zijn. Deze overlap heeft formeel alleen betrekking op technologieën die tot doel hebben de totale emissie te beperken tot de emissie die zou worden bereikt bij het gebruik van brandstofolie met een zwavelgehalte van maximaal 1,5% in SECA's. Dergelijke goedgekeurde technologieën kunnen namelijk zowel ter uitvoering van richtlijn 96/98/EG in samenhang met voorschrift 14 van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag als ter uitvoering van richtlijn 1999/32/EG worden gebruikt. Ter uitvoering van richtlijn 1999/32/EG kunnen op grond van die richtlijn goedgekeurde technologieën wat betreft zeeschepen echter niet alleen worden gebruikt voor een beperking van de emissie tot een niveau vergelijkbaar met maximaal 1,5% in SECA's, maar ook voor eenzelfde beperking op passagiersschepen op regelde diensten en voor de beperking van de emissie tot een niveau vergelijkbaar met maximaal 0,1% voor schepen op hun ligplaats met ingang van 2010. In de praktijk zullen technologieën die zijn goedgekeurd voor een beperking van de emissie tot een niveau vergelijkbaar met maximaal 1,5% zowel in SECA's als op passagiersschepen kunnen worden gebruikt, maar voor de beperking van de emissie tot een niveau vergelijkbaar met maximaal 0,1% voor schepen op hun ligplaats zullen waarschijnlijk andere technologieën worden goedgekeurd, zodat daarvoor formeel geen overlap zal kunnen ontstaan. Gelet op het dubbele regime op grond van de twee genoemde richtlijnen zal worden geprobeerd om de besluitvorming door de Europese Commissie over de opname in bijlage A.1 van richtlijn 96/98/EG enerzijds en de goedkeuring op basis van richtlijn 1999/32/EG anderzijds zo nodig zodanig te beïnvloeden dat onder beide regimes aan dezelfde uitrusting typegoedkeuringen zullen worden verleend.

Wat betreft de proefnemingen zal vanaf het moment dat de uitrusting valt onder artikel 7, zoveel mogelijk op een geharmoniseerde wijze uitvoering worden gegeven aan zowel artikel 10, tweede lid, van de regeling als aan die in artikel 7, eerste lid, onderdeel b, en tweede lid, van de regeling in samenhang met de Wet scheepsuitrusting.

Artikel 9

Dit artikel voorziet in de wederzijdse erkenning van typegoedkeuringen. Het gaat daarbij om typegoedkeuringen van uitrusting die (nog) niet onder het geharmoniseerde Europese typegoedkeuringssysteem voor scheepsuitrusting valt (zie artikel 7). Op grond van artikel 9 mag aan boord van Nederlandse schepen ook uitrusting worden geplaatst die – bijvoorbeeld – van een Duitse typegoedkeuring is voorzien, mits die typegoedkeuring, gelet op de prestatie- en beproevingsnormen waarop zij is gebaseerd, gelijkwaardig is aan de Nederlandse typegoedkeuring.

Artikel 11

Dit artikel geeft uitvoering aan artikel 13 van richtlijn 96/98/EG, waarin is bepaald dat uitrusting die, hoewel zij conform de richtlijn is goedgekeurd, toch het mariene milieu kan aantasten (of anderszins toch gevaarlijk blijkt te zijn), niet aan boord van schepen mag worden geplaatst. In het artikel wordt aangesloten bij artikel 23 van de Wet scheepsuitrusting, waarin – eveneens ter uitvoering van artikel 13 van de richtlijn – is geregeld dat de Minister van Verkeer en Waterstaat passende maatregelen moet nemen om gevaarlijke uitrusting uit de handel te nemen. In het geval daartoe door de minister wordt besloten, rust op de inspecteur-generaal de verplichting om ook maatregelen te nemen om het gebruik van die uitrusting tegen te gaan. Ingevolge het tweede lid moeten de andere lidstaten van de Europese Unie en de Europese Commissie van die maatregelen in kennis worden gesteld.

Artikel 12

Ter naleving van de eisen die in verordening (EG) 782/2003 worden gesteld aan organische tinverbindingen in aangroeiwerende verfsystemen op schepen, is in die verordening een systeem van keuring en certificering voor bepaalde categorieën schepen opgenomen. Die keuring en certificering moet plaatsvinden op het moment dat een schip voor het eerst in gebruik wordt genomen of invlakt dan wel op het tijdstip waarop het aangroeiwerende systeem van het schip na 1 juli 2003 wordt aangebracht, gewijzigd of vervangen. De verordening bevat ook bepalingen over hoe deze keuring en certificering moet worden uitgevoerd.

Artikel 12 komt inhoudelijk overeen met artikel 2, tweede lid, van het Besluit aangroeiwerende verfsystemen zeeschepen, met dien verstande dat ter uitvoering van artikel 15, eerste lid, van het Bvvs is toegevoegd dat uit onderzoek moet zijn gebleken dat het schip voldoet aan de eisen van artikel 4 van deze regeling, zijnde de eisen van verordening (EG) 782/2003. Het certificaat dat wordt afgegeven is een zogenaamd AFS-certificaat als bedoeld in artikel 2, zevende lid, van de verordening. In dat zevende lid wordt een AFS-certificaat gedefinieerd als, kort gezegd, het certificaat als bedoeld in het AFS-verdrag ('verdragscertificaat') of, totdat het AFS-verdrag in werking treedt, het certificaat dat is vastgesteld in bijlage II van de verordening. Uit artikel 6, eerste lid, onderdeel a, van de verordening in samenhang met onderdeel 2.1. van bijlage I volgt een vergelijkbare differentiatie van het regime. Zolang Nederland nog geen partij is bij het AFS-verdrag en dat verdrag internationaal nog niet in werking is getreden, zal de inspecteur-generaal dus het certificaat afgeven als opgenomen in bijlage II van de verordening.

Het certificaat uit bijlage II van de verordening wijkt overigens alleen in die zin af van het verdragscertificaat dat het naast verwijzingen naar bepalingen van het AFS-verdrag ook verwijzingen bevat naar (vergelijkbare) bepalingen van de verordening. Op grond van het AFS-verdrag zullen schepen zodra het aangroeiwerende systeem wordt gewijzigd of vervangen, een onderzoek moeten ondergaan ten behoeve van afgifte van het certificaat. Daardoor zullen de op grond van de verordening afgegeven certificaten niet direct bij inwerkingtreding van het verdrag hoeven te worden omgezet in een verdragscertificaat.

Voor de duidelijkheid zij hier nog opgemerkt dat in de verordening een vertaalfout in de Nederlandstalige versie is opgetreden; deze is informeel onder de aandacht van de Europese Commissie gebracht. Gelet op de overwegingen bij de verordening, bijlage I, onderdeel 1.1. van de verordening en de Engelse tekst van de verordening wordt 'op 1 juli 2003' in artikel 6, eerste lid, onderdeel a, gelezen als 'met ingang van 1 juli 2003'. Verder is er een onjuistheid opgetreden in de verwijzing naar resolutie MEPC.101(48) in onderdeel 1.4. van bijlage I van de verordening; verwezen had moeten worden naar resolutie MEPC.102(48). De Europese Commissie heeft aangegeven dat deze fout bij gelegenheid hersteld zal worden. Hetzelfde geldt voor een redactionele fout in het model van het certificaat: het betreft de datum van 1 januari 2003 in de laatste paragraaf van het model; die datum moet zijn 1 juli 2003.

Voor een nadere toelichting op het onderzoek en de certificering in verordening (EG) 782/2003 zij verwezen naar de toelichting bij het Besluit aangroeiwerende verfsystemen zeeschepen.

Artikel 13

In september 2005 is richtlijn 2005/35/EG tot stand gekomen. Deze richtlijn strekt er in hoofdzaak toe de lidstaten te verplichten om te voorzien in sanctieering van lozingen van olie en schadelijke vloeistoffen in bulk in strijd met de voorschriften van het MARPOL-verdrag. De richtlijn wordt aangevuld door Kaderbesluit 2005/667/JBZ van de Raad van de Europese Unie van 12 juli 2005 tot versterking van het strafrechtelijk kader voor de bestrijding van verontreiniging vanaf schepen (PbEU L 255), waarin de genoemde lozingen in strijd met het MARPOL-verdrag, als delicten worden aangemerkt in de zin van, en onder de omstandigheden waarin is voorzien in, het Kaderbesluit.

De richtlijn verplicht tot sanctieering van de genoemde lozingen in strijd met het MARPOL-verdrag in geval van opzet, roekeloosheid of ernstige nalatigheid, waarbij tevens eenieder (bv. eigenaar, ladingaanbieder, klassenbureau) die verantwoordelijk wordt bevonden, gesanctioneerd moet kunnen worden. Aan deze verplichting wordt voldaan door artikel 5, eerste lid, onderdeel a, van de Wvvs in samenhang met artikel 29, eerste en tweede lid, van het Bvvs en sanctieering van overtreding van de bij of krachtens artikel 5 van de Wvvs gestelde voorschriften in artikel 1a, onder 1°, van de Wet op de economische delicten (WED). Overigens verwijst de richtlijn in artikel 5, eerste lid, waaruit – gelezen in samenhang met de artikelen 4 en 8, eerste lid, van de richtlijn – volgt dat lozingen in overeenstemming met de lozingsvoorschriften niet gesanctioneerd behoeven te worden, naar de lozingsvoorschriften in de voorschriften 9 en 10 van Bijlage I en voorschrift 5 van Bijlage II. De richtlijn is echter (nog) niet aangepast aan de herziene Bijlagen I en II. De voorschriften 15 en 34 van de herziene Bijlage I tezamen stemmen inhoudelijk overeen met de op lozing betrekking hebbende onderdelen van de voorschriften 9 en 10 van de oude Bijlage I. Voorschrift 13 van de herziene Bijlage II stemt inhoudelijk overeen met voorschrift 5 van de oude Bijlage II. Voor een nadere toelichting op de oude en de herziene Bijlage I en II zij verwezen naar de nota van toelichting bij het Bvvs.

Wat betreft de uitzonderingssituaties uit het MARPOL-verdrag, in welke situaties de lozingsvoorschriften niet van toepassing zijn en het lozen dus is toegestaan (zie ook de toelichting bij artikel 29 van het Bvvs) bevat de richtlijn een aantal specifieke bepalingen. Expliciet is in artikel 5, eerste lid, van de richtlijn

bepaald dat twee uitzonderingen uit het MARPOL-verdrag onverkort van toepassing zijn, namelijk de uitzonderingen voor het lozen dat noodzakelijk is om de veiligheid van het schip en de opvarenden zeker te stellen of om mensenlevens op zee te redden en het lozen in zee met toestemming van de Administration met het doel bepaalde voorvallen van verontreiniging te bestrijden teneinde de schade door verontreiniging tot een minimum te beperken. Het gaat hierbij om de voorschriften 11.a en 11.c van de oude tekst van Bijlage I (die inhoudelijk overeenstemmen met voorschriften 4.1 en 4.3 van de herziene Bijlage I) en voorschriften 6.a en 6.c van de oude tekst van Bijlage II (die inhoudelijk overeenstemmen met de voorschriften 3.1.1 en 3.1.3 van de herziene tekst van Bijlage II). De derde uitzondering van het MARPOL-verdrag is echter niet onverkort van toepassing, namelijk de uitzondering voor het lozen in geval van schade aan het schip of uitrusting daarvan mits na het ontstaan van de schade of na het ontdekken van de lozing alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de lozing te voorkomen of tot een minimum te beperken, uitgezonderd in geval de kapitein of de eigenaar handelde met de bedoeling om schade te veroorzaken, ofwel roekeloos handelde en in de wetenschap dat er waarschijnlijk schade zou ontstaan (voorschrift 11.b van de oude tekst van Bijlage I (die inhoudelijk overeenstemt met voorschrift 4.2 van de herziene Bijlage I) en voorschrift 6.b van de oude tekst van Bijlage II (die inhoudelijk overeenstemt met voorschrift 3.1.2 van de herziene tekst van Bijlage II)). Deze uitzondering is blijkens artikel 5, tweede lid, van de richtlijn met betrekking tot een lozing in de exclusieve economische zone en de volle zee van toepassing voor de eigenaar, de kapitein of de bemanning die onder de verantwoordelijkheid van de kapitein handelt. Artikel 13, eerste lid, onderdeel b, van de regeling betreft de implementatie daarvan. Uit artikel 5, tweede lid, van de richtlijn volgt verder dat de uitzondering niet van toepassing is in de territoriale zee, hetgeen is bepaald in artikel 13, eerste lid, onderdeel a. De schepen waarop de bepalingen van de richtlijn toepassing zijn, zijn onder verwijzing naar de definitie van schip in de richtlijn in artikel 13 expliciet genoemd, omdat de beschrijving van schip in de richtlijn, anders dan die van het MARPOL-verdrag en de implementatie daarvan in artikel 1, onderdeel i, van de Wvvs, niet omvat installaties gedurende de tijd dat zij drijven.

Voor het overige heeft de richtlijn wat betreft regelgeving geen implementatie. Zie verder de transponeringstabel.

Artikel 14

Dit artikel strekt met name ter implementatie van richtlijn 1999/32/EG. Zoals in de in paragraaf 3 van deze toelichting reeds genoemde memorie van toelichting bij het wetsvoorstel wijziging Wvvs en in de toelichting bij het besluit al is aangegeven, komen onderdelen van die richtlijn overeen met onderdelen van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag die betrekking hebben op het zwavelgehalte van brandstofolie voor zeeschepen. Voor zover de bepalingen inhoudelijk identiek aan elkaar zijn, loopt de implementatie van de betreffende bepalingen via de implementatie van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag in het Bvvs (zie de transponeringstabel in de toelichting bij het besluit). Voor zover de richtlijn afwijkt van Bijlage VI of deze aanvult, wordt in deze regeling een voorziening getroffen.

Het eerste lid, onderdeel a, van dit artikel geeft uitvoering aan de uitzonderingen die in de richtlijn worden gemaakt voor brandstoffen die bestemd zijn voor onderzoek en testen en brandstoffen die in de raffinage-industrie worden verwerkt. Beide uitzonderingen zullen zich in de praktijk aan boord van schepen zelden voordoen, maar uitgesloten is het niet. Het eerste lid, onderdeel b, van dit artikel geeft uitvoering aan de uitzondering die in de richtlijn wordt gemaakt op het verbod om brandstofolie te gebruiken die niet aan de eisen van de richtlijn voldoet, in het geval van schade aan het schip. Deze uitzondering is gebaseerd op de vergelijkbare bepaling in voorschrift 3.b van Bijlage VI, maar vanwege enkele afwijkingen ten opzichte van die uitzondering, is deze implementatiebepaling nodig. De richtlijn bevat overigens ook de uitzondering in verband met het gebruik van brandstofolie die noodzakelijk is om de veiligheid van een schip te verzekeren of om mensenlevens te redden, maar deze uitzondering wijkt inhoudelijk niet af van die in Bijlage VI en behoeft aldus geen nadere regeling (zie verder de toelichting bij artikel 31 van het besluit).

Het verbod uit artikel 31, tweede lid, onderdeel a, van het besluit om aan boord van schepen brandstofolie te gebruiken die niet voldoet aan de eisen die daaraan zijn gesteld in Bijlage VI van het MARPOL-verdrag, is blijkens dat artikel in samenhang met Bijlage VI niet van toepassing wat betreft de eis van een maximaal zwavelgehalte van 1,5% in SECA's, indien technische methoden (uitlaatgasreinigingssystemen of andere technische methoden) worden toegepast teneinde de totale emissie te beperken tot de emissie die zou worden bereikt bij het gebruik van brandstofolie met een zwavelgehalte van maximaal 1,5%. Het betreffende artikel geeft mede uitvoering aan enkele bepalingen van richtlijn 1999/32/EG (zie de transponeringstabel in de nota van toelichting bij

het besluit), waarin deze technische methoden worden aangeduid met de term emissiereductietechnologieën (zie ook de toelichting bij artikel 1). Een van de eisen waaraan de technische methoden op grond van Bijlage VI moeten voldoen om het verbod niet van toepassing te doen zijn, is goedkeuring door de 'Administration'. In verband met artikel 1, tweede lid, van het besluit wordt ter implementatie van richtlijn 1999/32/EG in het tweede lid, onderdeel a, van artikel 14 bepaald dat de goedkeuring geschiedt door de Europese Commissie (zie ook de toelichting bij artikel 10). Op grond van de genoemde richtlijn kunnen ook proefnemingen met emissiereductietechnologieën worden goedgekeurd, welke goedkeuring – voor Nederlandse schepen of buitenlandse schepen die varen in de Nederlandse territoriale zee of Nederlandse exclusieve economische zone – geschiedt op grond van artikel 14, tweede lid, onderdeel b, en derde lid, door de inspecteur-generaal in overeenstemming met hetgeen dienaangaande is bepaald in de richtlijn (zie ook de toelichting bij artikel 10, waarin de goedkeuring van deze proefnemingen voor Nederlandse schepen is geregeld in het kader van de eisen waaraan het schip moet voldoen ter verkrijging van het Internationaal certificaat betreffende voorkoming van luchtverontreiniging).

Het vierde lid implementeert de voorwaarden die richtlijn 1999/32/EG stelt aan het gebruik van goedgekeurde emissiereductietechnologieën en proefnemingen met dergelijke technologieën, zoals – ten aanzien van emissiereductietechnologieën – de voorwaarde dat het schip is uitgerust met apparatuur voor continue emissiecontrole en – ten aanzien van proefnemingen met die technologieën – het gedurende de gehele proefperiode gebruiken van bepaalde fraudebestendige apparatuur. Bij niet naleving van deze voorwaarden blijft het verbod van artikel 31, tweede lid, onderdeel a, van het besluit van kracht. Deze bepaling vormt wat betreft de proefnemingen met emissiereductietechnologieën samen met het tweede lid, onderdeel b, en derde lid, en artikel 10, de implementatie van artikel 4 quater, eerste lid, van de richtlijn. Ook al blijkt uit informatie mededelingen van de Europese Commissie dat de voorwaarden in artikel 4 quater, eerste lid, in ieder geval worden gezien als criteria waaraan moet zijn voldaan om de proefneming goed te keuren, uit de letterlijke tekst valt af te leiden dat het wel degelijk ook gaat om voorwaarden die in acht moeten worden genomen bij de daadwerkelijke toepassing van die goedgekeurde proefnemingen om niet onder het verbod van artikel 31, tweede lid, onderdeel a, van het besluit te vallen. Vooral voorwaarden als het daadwerkelijke gebruik van fraudebestendige apparatuur (en niet alleen

het uitgerust zijn met die apparatuur) gedurende de hele proefperiode en het realiseren van de juiste emissieverlaging zijn daar goede voorbeelden van.

Een van de voorwaarden voor het gebruik van goedgekeurde emissiereductietechnologieën is het aantonen dat in omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen geloosde afvalstromen van het gebruik van uitlaatgasreinigingsmethoden geen gevolgen hebben voor ecosystemen. De Europese Commissie zal op grond van de richtlijn criteria opstellen voor het gebruik van dergelijke technologieën in die gebieden. Ook binnen de IMO wordt hierover nagedacht. Op het moment van totstandkoming van deze regeling zijn deze criteria nog niet vastgesteld. Zodra dat zal zijn gebeurd, zal worden bekeken of aanvullende regelgeving op dit punt noodzakelijk is.

Het vijfde en zesde lid bevatten een nadere regulering van de in artikel 31, tweede lid, onderdeel a, van het besluit opgenomen verboden ten aanzien van het gebruik van brandstofolie of alternatieve technische methoden met betrekking tot de beperking van de uitstoot van zwaveloxiden. In de nota van toelichting bij artikel 32 van het besluit en in de in paragraaf 3 van deze toelichting reeds genoemde memorie van toelichting bij het wetsvoorstel wijziging Wvvs is al aangegeven dat het wenselijk is om de eis die zal gaan gelden op de Noordzee, strekkend tot het gebruik van brandstofolie met een zwavelgehalte van maximaal 1,5% m/m, ook te laten gelden gedurende de tijd dat een schip op de Nederlandse binnenwateren op weg is naar een haven. Aan die wens wordt in van het vijfde lid, onderdeel a, uitvoering gegeven.

Richtlijn 1999/32/EG bepaalt dat het verbod en de voorwaarden waaronder het verbod niet geldt (namelijk bij het gebruik van emissiereductietechnologieën) reeds met ingang van 11 augustus 2006 gelden voor passagiersschepen in de territoriale zee of exclusieve economische zone van een lidstaat op geregelde diensten naar of vanuit havens in de Europese Gemeenschap. Onderdeel b van het vierde lid voorziet in de implementatie daarvan. Op grond van de richtlijn moet dit verbod met bijbehorende voorwaarden worden gehandhaafd voor Nederlandse schepen (in de Nederlandse zeewateren) en voor buitenlandse schepen zolang deze zich bevinden in Nederlandse havens, welk verschil in de onderdelen 1° en 2° tot uitdrukking komt.

Onderdeel c van het vijfde en zesde lid implementeren richtlijn 1999/32/EG wat betreft de daarin opgenomen bepalingen over het gebruik van scheepsbrandstoffen door zeeschepen op hun ligplaats in – in dit geval – Nederlandse havens. De richtlijn noemt vier gevallen waarin of categorieën van schepen waar-

op de bepalingen niet van toepassing zijn, waarvan er drie voor Nederland relevant zijn en derhalve in deze regeling zijn opgenomen.

Voor het verbod ten aanzien van het gebruik van brandstofolie in SECA's geldt op grond van artikel 31, tweede lid, onderdeel a, van het besluit in samenhang met de voorschriften 14.4 en 14.7 van Bijlage VI, in het gebied van de Noordzee-SECA voor schepen die die SECA binnenvaren een vrijstelling tot 22 november 2007 (zijnde 12 maanden na de inwerkingtreding van resolutie MEPC.132(53), waarbij het gebied van de Noordzee als SECA aan het derde lid van voorschrift 14 werd toegevoegd). Voor de Noordzee-SECA gaan de betreffende bepalingen op grond van richtlijn 1999/32/EG gelden met ingang van 11 augustus 2007, reden waarom in het zevende lid is bepaald dat de vrijstelling slechts geldt tot die datum.

Voor de volledigheid verdient het vermelding (zie ook de toelichting bij artikel 31 van het besluit) dat in Bijlage VI het begrip brandstofolie niet is gedefinieerd en ook in het een begripsbepaling niet is opgenomen. De richtlijn zwavelgehalte brandstof gebruikt wel een definitie voor scheepsbrandstof, luidende: 'een uit aardolie verkregen vloeibare brandstof die bestemd is voor gebruik, of gebruikt wordt, aan boord van een schip, met inbegrip van de in ISO 8217 gedefinieerde brandstoffen'. Met de term 'brandstofolie' wordt hetzelfde bedoeld.

Artikel 15

Het eerste lid implementeert van richtlijn 1999/32/EG het onderdeel van de bepaling over scheepsbrandstoffen dat de verplichting regelt om scheepslogboeken bij te houden en daarin ook de overschakeling op andere brandstof te vermelden. Op grond van de richtlijn gaan deze verplichtingen gelden met ingang van 11 augustus 2006, ook al gaan de bijbehorende eisen aan het zwavelgehalte van de brandstofolie voor de Noordzee-SECA bijvoorbeeld pas gelden met ingang van 11 augustus 2007. De betreffende verplichting volgt in beginsel al uit artikel 36, zesde lid, van het besluit, maar gaat voor de Noordzee-SECA op grond van voorschrift 14 van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag pas gelden met ingang van 22 november 2007. Ter implementatie van de richtlijn is in het eerste lid van artikel 15 dus bepaald dat die zogenaamde vrijstelling niet van toepassing is.

Het tweede en derde lid implementeren de verplichting van richtlijn 1999/32/EG voor schepen op hun ligplaats in havens om alle tijdstippen waarop op een andere brandstof wordt omgeschakeld in het scheepslogboek te noteren.

Artikel 16

Dit artikel is identiek aan artikel 2 van de Regeling uitvoering EG-verordeningen Wvvs, welk artikel bij deze regeling ook wordt ingetrokken (zie artikel 19, eerste lid). Doordat in artikel 16 van deze regeling artikel 6, eerste lid, onderdeel b, in samenhang met het tweede lid, tweede alinea, van verordening (EG) 782/2003 is aangewezen op grond van artikel 13, derde lid, van de Wvvs, is het verboden om met een Nederlands schip met een lengte van 24 meter of meer, maar met een brutotonnage van minder dan 400 ton (met uitzondering van vaste of drijvende platforms, FSU's en FPSO's) een haven te verlaten indien het schip niet in het bezit is van een zogenaamde AFS-verklaring. Uit artikel 2, onderdeel 8, in samenhang met onderdeel 10, van de verordening volgt dat een AFS-verklaring op dit moment een verklaring is volgens het model van bijlage III van de verordening. Volgens artikel 6, tweede lid, laatste alinea, van de verordening dient een dergelijke verklaring vergezeld te gaan van de bijbehorende documentatie (zoals een ontvangstbewijs voor verf of een factuur van een bedrijf) en de nodige gegevens ter staving te bevatten. De verklaring moet door de eigenaar of diens gemachtigde vertegenwoordiger worden ondertekend als bewijs van overeenstemming met de artikelen 4 en 5 van de verordening (zie verder de toelichting bij artikel 4 van deze regeling) en maakt als zodanig onderdeel uit van het systeem van keuring en certificering dat de verordening in artikel 6 ter naleving van die verboden heeft opgenomen voor schepen die varen onder de vlag van een lidstaat. Bij wijziging of vervanging van het verfsysteem moet de overeenstemming met de verordening overigens worden bevestigd door een beperkte aanvulling van de verklaring, inclusief de bijbehorende documenten (zie het model van bijlage III van de verordening). Een model van de verklaring is te vinden op de internet-site van de IVW: <http://www.ivw.nl/nl/water/koopvaardij/vergunningen/Schip/index.jsp>.

Nu het op grond van deze regeling in samenhang met artikel 13, derde lid, van de Wvvs verboden is om zonder AFS-verklaring een haven te verlaten, is overtreding van dit verbod strafbaar op grond van artikel 1a, onder 1°, van de Wed. Verder kan het schip door een ambtenaar van de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat worden aangehouden (artikel 20, eerste lid, onderdeel a, in samenhang met artikel 13, derde lid, van de Wvvs), wordt toezicht gehouden op grond van artikel 14 van de Wvvs en vloeit rechtsbescherming voort uit artikel 22 van die wet. Het toezicht en de handhaving ten aanzien van het hebben van een AFS-verklaring zijn daarmee vergelijkbaar

met die ten aanzien van het hebben van een door de administratie van de vlaggenstaat afgegeven AFS-certificaat op grond van artikel 6, eerste lid, onderdeel a, van de verordening voor – kort gezegd – Nederlandse schepen met een brutotonnage van 400 ton of meer, hetgeen geregeld is in artikel 12 van deze regeling.

Artikel 17

Dit artikel regelt het tijdstip waarop wijzigingen van richtlijnen waarnaar in deze regeling dynamisch wordt verwezen, voor de toepassing van de regeling doorwerken.

Het tweede en derde lid bevatten een bijzondere voorziening met betrekking tot het moment waarop wijzigingen in bijlage A.1 van richtlijn 96/98/EG doorwerken. Voor uitrusting die bij wijzigingsrichtlijn aan de opstelling in bijlage A.1 wordt toegevoegd (waardoor het goedkeuringsregime van de richtlijn ook voor die uitrusting gaat gelden) geldt een overgangstermijn van twee jaren. Gedurende deze zogenaamde 'uitverkoopstermijn' behoeft de aan boord van een schip te plaatsen uitrusting nog niet aan de richtlijn voldoen. Dit stelt de producenten van scheepsuitrusting in de gelegenheid om hun voorraden van nog niet overeenkomstig de richtlijn gekeurde uitrusting te verkopen. Wel geldt daarbij, om misbruik te voorkomen, de beperking dat het moet gaan om reeds voor de vaststelling van de wijzigingsrichtlijn vervaardigde en typegoedgekeurde uitrusting. Het tijdstip waarop bedoelde termijn aanvangt, pleegt in de wijzigingsrichtlijnen te worden vastgesteld.

Artikel 18

In dit artikel worden een aantal ministeriële regelingen gewijzigd. De wijzigingen in het eerste en derde lid hangen samen met het vervallen van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen en het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen met ingang van 1 januari 2007, de datum waarop het grootste gedeelte van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen in werking treedt. In beide regelingen, beide inhoudende aanwijzingsbesluiten, wordt inhoudelijk niets gewijzigd ten opzichte van de eerdere aanwijzingen. Wat betreft de wijziging van de aanwijzing in het eerste lid van de Havenmeester van Rotterdam, zij nog vermeld dat de bij deze aanwijzing behorende samenwerkingsovereenkomst (zie artikel 2 van het aanwijzingsbesluit) tussen de inspecteur-generaal en de Havenmeester van Rotterdam (Stcrt. 2004, 59) ook zal worden aangepast aan het nieuwe Bvvs; die aanpassing zal ook in de Staatscourant worden gepubliceerd.

In het tweede lid wordt de Regeling havenontvangstvoorzieningen aangepast. Ter uitvoering van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag is het namelijk noodzakelijk om havens aan te wijzen waarvan de havenbeheerders zorg dienen te dragen voor toereikende havenontvangstvoorzieningen voor de ontvangst van stoffen die de ozonlaag aantasten als bedoeld in voorschrift 2 van Bijlage VI en uitrusting die deze stoffen bevat en die van schepen worden verwijderd. Bij de aanwijzing is, conform Bijlage VI, rekening gehouden met de behoeften van schepen aan dergelijke voorzieningen in de diverse havens.

Om redactionele redenen zijn ter uitvoering van de verplichtingen ten aanzien van havenontvangstvoorzieningen voor Bijlage VI zowel artikel 10 als bijlage I van de Regeling havenontvangstvoorzieningen vervangen door een nieuw artikel 10 en een nieuwe bijlage I. De bestaande aanwijzing voor categorieën scheepsafval, overige schadelijke stoffen of restanten van schadelijke stoffen is daarbij ongewijzigd, maar deze stoffen zijn in artikel 10 nu in onderdeel a ondergebracht en ter onderscheid van de aanwijzing in verband met Bijlage VI voorzien van de verduidelijking dat het in onderdeel a gaat om stoffen als bedoeld in artikel 6, eerste lid, onderdeel a, van de wet. In artikel 6, eerste lid, van de wet en artikel 2 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen is namelijk eenzelfde onderscheid gemaakt in de reeds bestaande aanwijzingen in de respectievelijke nieuwe onderdelen a en de aanwijzingen in verband met stoffen die de ozonlaag aantasten uit Bijlage VI in de respectievelijke onderdelen b.

Aangezien de oude besluiten onder de Wvvs met ingang van 1 januari 2007 worden vervangen door het nieuwe Besluit voorkoming verontreiniging door schepen en in dat besluit in beginsel steeds dynamisch naar de internationale verdragen wordt verwezen, zijn de voetnoten in bijlage I bij de Regeling havenontvangstvoorzieningen aangepast door voor de beschrijving van de diverse stoffen te verwijzen naar het MARPOL-verdrag.

Voor de duidelijkheid zij nog vermeld dat de bij of krachtens de Wvvs geldende bepalingen die enkel zijn opgenomen ter implementatie van de eisen uit richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332) en die aanvullend zijn op het MARPOL-verdrag niet nodig zijn ter uitvoering van Bijlage VI en ook niet ter implementatie van de genoemde richtlijn (die ook geen betrekking heeft op ontvangstvoorzieningen voor de stoffen die in Bijlage VI worden gereguleerd). Daarom zijn die bepalingen uit de wet

ook niet van toepassing op de nieuwe aanwijzingen ter uitvoering van Bijlage VI. Zo is bijvoorbeeld artikel 6a van de wet, waarin regels zijn opgenomen met betrekking tot een kostendekkingssysteem voor het gebruik van de voorzieningen, niet van toepassing ten aanzien van de nieuwe aanwijzingen in verband met Bijlage VI (zie verder paragraaf 2.b, onder 'Havenontvangstvoorzieningen' van het algemeen deel en in de toelichting bij artikel I, onderdeel B in de in de in paragraaf 3 van deze toelichting reeds genoemde memorie van toelichting bij het wetsvoorstel wijziging Wvvs).

Artikel 19

Het vervallen van artikel 2 van de Regeling uitvoering EG-verordeningen Wvvs in het eerste lid van dit artikel hangt samen met artikel 16 van de onderhavige regeling en is in de toelichting bij dat artikel reeds toegelicht.

De in het tweede lid genoemde regeling wordt ingetrokken omdat in artikel 12, eerste lid, en artikel 12, tweede lid,

onderdeel c, van het besluit dynamisch wordt verwezen naar de beide certificaten waarvan het model werd vastgesteld in de betreffende regeling. Een aparte vaststelling van die modellen is ook op grond van artikel 8, vijfde lid, van de Wvvs ook niet meer noodzakelijk.

Artikel 20

De inwerkingtreding van deze regeling is dezelfde datum als die waarop de wet van 6 september 2006, houdende wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen in verband met onder andere het Protocol van 1997 tot wijziging van het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Trb. 1999, 169) en richtlijn nr. 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 6 juli 2005 tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft (PbEU L 191) (Stb. 446) en het grootste gedeelte van het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen in werking treedt.

Net als bij de inwerkingtreding van het besluit zullen de artikelen van deze regeling die dienen ter implementatie van richtlijn 1999/33/EG en aldus samenhangen met de bepalingen uit het besluit die dienen ter implementatie van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag, in werking treden met ingang van 2 januari 2007, de datum waarop Bijlage VI voor Nederland in werking treedt.

Gelet op de implementatiedatum van richtlijn 2005/35/EG van 1 april 2007 (zie de Rectificatie van Richtlijn 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken (PbEU 2006, L 33), zal artikel 13 pas met ingang van die datum in werking treden.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K.M.H. Peijs.*